

UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Re: Application of: Juan SINGLA CASASAYAS
Serial No.: Not yet known
Filed: Herewith
For: ARMCHAIR FOR PUBLIC TRANSPORT
VEHICLES

**LETTER RE PRIORITY AND
SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT**


Commissioner for Patents
P. O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

October 14, 2003

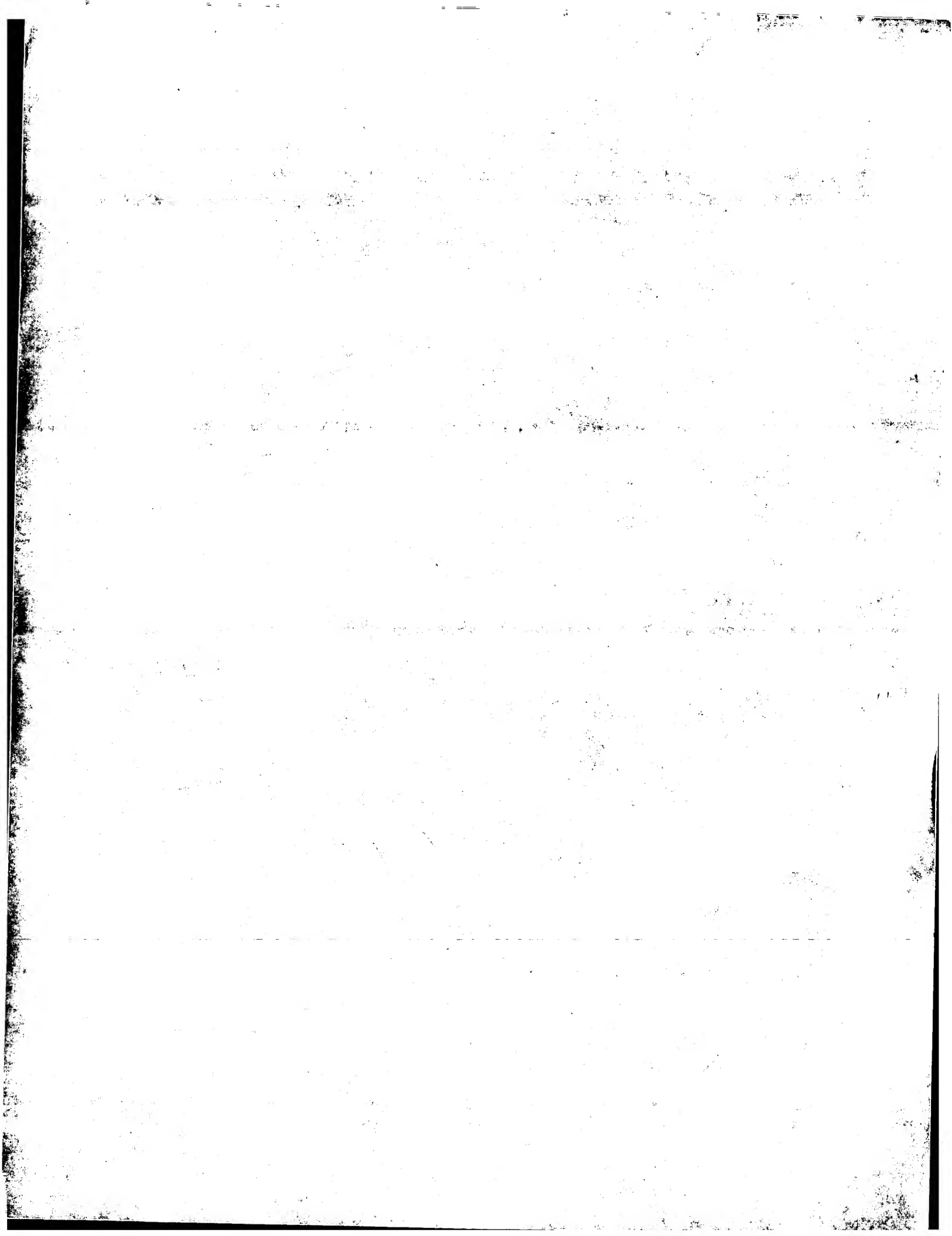
Dear Sir:

Applicant hereby claims the priority of Spanish Patent Application No. 200202598 filed October 31, 2002, a certified copy of which is submitted herewith together with an English language translation thereof.

Respectfully submitted,

By: 
Keith D. Moore
Reg. No. 44,951

Steinberg & Raskin, P.C.
1140 Avenue of the Americas, 15th Floor
New York, NY 10036-5803
Telephone: (212) 768-3800
Facsimile: (212) 382-2124
E-mail: sr@steinberggraskin.com





MINISTERIO
DE CIENCIA
Y TECNOLOGIA



Oficina Española
de Patentes y Marcas

CERTIFICADO OFICIAL

Por la presente certifico que los documentos adjuntos son copia exacta de la solicitud de PATENTE de INVENCION número 200202598, que tiene fecha de presentación en este Organismo el 31 de Octubre de 2002.

Madrid, 12 de septiembre de 2003

El Director del Departamento de Patentes
e Información Tecnológica.

P.D.

Mª DEL MAR BIARGE MARTÍNEZ



MINISTERIO
DE CIENCIA
Y TECNOLOGIA



arcas

INSTANCIA DE SOLICITUD

NUMERO DE SOLICITUD

P20 0202598

FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN EN LA O.E.P.M. 16:36

FECHA Y HORA PRESENTACIÓN EN LUGAR DISTINTO O.E.P.M.

(4) LUGAR DE PRESENTACIÓN CÓDIGO
BARCELONA 08

(1) MODALIDAD

☒ PATENTE DE INVENCION ☐ MODELO DE UTILIDAD

(2) TIPO DE SOLICITUD

☐ ADICIÓN A LA PATENTE
☐ SOLICITUD DIVISIONAL
☐ CAMBIO DE MODALIDAD
☐ TRANSFORMACIÓN SOLICITUD PATENTE EUROPEA
☐ PCT: ENTRADA FASE NACIONAL

(3) EXPED. PRINCIPAL O DE ORIGEN:
MODALIDAD
NUMERO SOLICITUD
FECHA SOLICITUD

(5) SOLICITANTE(S): APELLIDOS O DENOMINACIÓN SOCIAL

NOMBRE

NACIONALIDAD

CÓDIGO PAIS

DNI/CIF

CNAE PYME

FABRICACION ASIENTOS VEHICULOS
INDUSTRIALES, S. A.

ESPAÑOLA

ES

A08361016

(6) DATOS DEL PRIMER SOLICITANTE

DOMICILIO C. d'Horta, s/n

LOCALIDAD MARTORELLES

PROVINCIA BARCELONA

PAIS RESIDENCIA ESPAÑA

NACIONALIDAD ESPAÑOLA

OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS
Dpto. SECRETARIA GENERAL
REPROGRAFIA
Panamá, 1 - Madrid 28071

TELÉFONO

FAX

CORREO ELECTRONICO

CÓDIGO POSTAL 08107

CÓDIGO PAIS ES

CÓDIGO NACION ES

(7) INVENTOR (ES):

APELLIDOS

NOMBRE

NACIONALIDAD

CÓDIGO PAIS

SINGLA CASASAYAS

JUAN

ESPAÑOLA

ES

(8)

☐ EL SOLICITANTE ES EL INVENTOR

☒ EL SOLICITANTE NO ES EL INVENTOR O ÚNICO INVENTOR

(9) MODO DE OBTENCIÓN DEL DERECHO:

☒ INVENC. LABORAL

☐ CONTRATO

☐ SUCESIÓN

(9) TÍTULO DE LA INVENCION

BUTACA PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO.

(11) EFECTUADO DEPÓSITO DE MATERIA BIOLÓGICA:

☐ SI

☐ NO

(12) EXPOSICIONES OFICIALES: LUGAR

FECHA

(13) DECLARACIONES DE PRIORIDAD:
PAIS DE ORIGEN

CÓDIGO PAIS

NÚMERO

FECHA

(14) EL SOLICITANTE SE ACOGE AL APLAZAMIENTO DE PAGO DE TASAS PREVISTO EN EL ART. 162. LEY 11/86 DE PATENTES ☐

(15) AGENTE/REPRESENTANTE: NOMBRE Y DIRECCIÓN POSTAL COMPLETA. (SI AGENTE P.I., NOMBRE Y CÓDIGO) (RELLENSE ÚNICAMENTE POR PROFESIONALES)

Ponti Sales, Adelaida, 388/3, Consell de Cent, 322, Barcelona, Barcelona, 08007, España

(16) RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN:

☒ DESCRIPCIÓN. Nº DE PÁGINAS: 6

☒ Nº DE REIVINDICACIONES: 5

☒ DIBUJOS. Nº DE PÁGINAS: 5

☐ LISTA DE SECUENCIAS Nº DE PÁGINAS: 0

☒ RESUMEN

☐ DOCUMENTO DE PRIORIDAD

☐ TRADUCCIÓN DEL DOCUMENTO DE PRIORIDAD

☒ DOCUMENTO DE REPRESENTACIÓN

☒ JUSTIFICANTE DEL PAGO DE TASAS DE SOLICITUD

☐ HOJA DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

☐ PRUEBAS DE LOS DIBUJOS

☐ CUESTIONARIO DE PROSPECCIÓN

☒ OTROS: DECLARACION INVENTOR

FIRMA DEL SOLICITANTE O REPRESENTANTE

Adelaida Ponti Sales

Colegiado Nº 320

(VER COMUNICACIÓN)

FIRMA DEL FUNCIONARIO

NOTIFICACIÓN DE PAGO DE LA TASA DE CONCESIÓN:

Se le notifica que esta solicitud se considerará retirada si no procede al pago de la tasa de concesión; para el pago de esta tasa dispone de tres meses a contar desde la publicación del anuncio de la concesión en el BOPI, más los diez días que establece el art. 81 del R.D. 2245/1986

ILMO. SR. DIRECTOR DE LA OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

informacion@oepm.es

www.oepm.es

C/ PANAMÁ, 1 • 28071 MADRID

MOD. 31011 - 1 - EJEMPLAR PARA EL EXPEDIENTE

NO CUMPLIMENTAR LOS RECUADROS ENMARCADOS EN ROJO



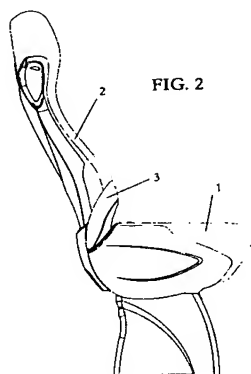
RESUMEN Y GRÁFICO

RESUMEN (Máx. 150 palabras)

BUTACA PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

La butaca comprende un asiento (1) donde el usuario de la butaca se sienta y por lo menos un reposabrazos (3) abatible entre una posición substancialmente horizontal y una posición substancialmente vertical, y se caracteriza por el hecho de que dicho por lo menos un reposabrazos (3) describe una trayectoria dirigida hacia abajo en su movimiento desde su posición substancialmente horizontal a su posición substancialmente vertical. Se consigue que el reposabrazos no moleste al usuario de la butaca cuando está en su posición substancialmente vertical, lo que permite aprovechar completamente la anchura máxima permitida en este tipo de butacas.

GRÁFICO





SOLICITUD DE PATENTE DE INVENCION

21 NÚMERO DE SOLICITUD
P200202598

22 FECHA DE PRESENTACIÓN
31/10/2002

62 PATENTE DE LA QUE ES
DIVISORIA

31 NÚMERO

DATOS DE PRIORIDAD

32 FECHA

33 PAÍS

71 SOLICITANTE (S)
FABRICACION ASIENTOS VEHICULOS INDUSTRIALES, S. A.

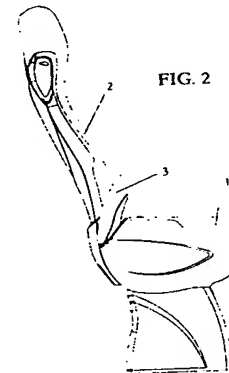
DOMICLIO C. d'Horta, s/n
MARTORELLES

NACIONALIDAD ESPAÑOLA
08107 BARCELONA ESPAÑA

72 INVENTOR (ES) JUAN SINGLA CASASAYAS

51 Int. Cl.

GRÁFICO (S)



54 TÍTULO DE LA INVENCION
BUTACA PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO.

57 RESUMEN

BUTACA PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

La butaca comprende un asiento (1) donde el usuario de la butaca se sienta y por lo menos un reposabrazos (3) abatible entre una posición substancialmente horizontal y una posición substancialmente vertical, y se caracteriza por el hecho de que dicho por lo menos un reposabrazos (3) describe una trayectoria dirigida hacia abajo en su movimiento desde su posición substancialmente horizontal a su posición substancialmente vertical.

Se consigue que el reposabrazos no moleste al usuario de la butaca cuando está en su posición substancialmente vertical, lo que permite aprovechar completamente la anchura máxima permitida en este tipo de butacas.

BUTACA PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

La presente invención se refiere a una butaca para vehículos de transporte público, que comprende unos
5 reposabrazos abatibles, que permiten aprovechar la máxima anchura permitida para este tipo de butacas.

ANTECEDENTES DE LA INVENCION

10 Las butacas utilizadas, actualmente en vehículos de transporte público, tales como autocares, trenes, autobuses o aviones, comprenden un asiento donde se sienta el usuario de la butaca y un respaldo. Para mayor comodidad del usuario, el respaldo puede estar articulado al asiento,
15 pudiendo adquirir una posición inclinada hacia atrás o substancialmente vertical.

Este tipo de butacas habitualmente también comprenden unos reposabrazos abatibles entre una posición substancialmente horizontal y una posición substancialmente
20 vertical.

Habitualmente, los reposabrazos están articulados en la parte posterior del asiento, de manera que al colocar el reposabrazos en su posición vertical desde su posición horizontal, el reposabrazos describe una
25 trayectoria hacia arriba, quedando el reposabrazos en vertical al lado del respaldo, quedando prácticamente en su totalidad a un nivel por encima de la parte superior del asiento.

Este tipo de reposabrazos presentan el
30 inconveniente de que son molestos cuando está en su posición vertical, ya que ocupan un espacio, lo cual es especialmente importante porque las butacas utilizadas en los vehículos de transporte público pueden tener una anchura máxima.

35 Este inconveniente se ve acrecentado cuando se

colocan dos butacas una junto a la otra con los reposabrazos entre ambas butacas. Debido a que ocupan espacio en su posición vertical, es habitual que se coloque un único reposabrazos de su anchura habitual, lo que
5 implica una incomodidad para los usuarios de los dos asientos.

DESCRIPCIÓN DE LA INVENCION

10 Con la butaca de la invención se consiguen resolver los inconvenientes citados, presentando otras ventajas que se describirán.

La butaca para vehículos de transporte público de la presente invención comprende un asiento donde el
15 usuario de la butaca va sentado y por lo menos un reposabrazos abatible entre una posición substancialmente horizontal y una posición substancialmente vertical, y se caracteriza por el hecho de que dicho por lo menos un reposabrazos describe una trayectoria dirigida hacia abajo
20 en su movimiento desde su posición substancialmente horizontal a su posición substancialmente vertical.

Preferentemente, dicha trayectoria que describe dicho por lo menos un reposabrazos es una trayectoria curva y dicho por lo menos un reposabrazos tiene una
25 configuración curvada.

Ventajosamente, dicho por lo menos un reposabrazos se desliza a lo largo de una guía.

En la butaca de la presente invención, que también comprende un respaldo, dicho por lo menos un
30 reposabrazos, en su posición substancialmente vertical, no sobresale frontalmente de dicho respaldo.

Con la butaca de la presente invención se consigue que el reposabrazos no moleste al usuario de la butaca cuando está en su posición substancialmente
35 vertical, lo que permite aprovechar completamente la

anchura máxima permitida en este tipo de butacas.

Cuando están dos butacas de la presente invención colocadas una junto a la otra, se pueden colocar entre ambas dos reposabrazos o un reposabrazos de una
5 anchura del doble de los otros reposabrazos.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

Para mejor comprensión de cuanto se ha expuesto
10 se acompañan unos dibujos en los que, esquemáticamente y tan sólo a título de ejemplo no limitativo, se representa un caso práctico de realización.

La figura 1 es una vista el alzado lateral de la butaca de la presente invención, estando el reposabrazos en
15 su posición substancialmente horizontal;

la figura 2 es una vista en alzado lateral de la butaca de la presente invención, estando el reposabrazos en su posición substancialmente vertical;

la figura 3 es una vista en alzado frontal de
20 dos butacas de la presente invención, situadas una junto a la otra;

la figura 4 es una vista en alzado lateral del costado de la butaca de la presente invención, estando el reposabrazos en su posición substancialmente horizontal; y

25 la figura 5 es una vista en alzado lateral del costado de la butaca de la presente invención, estando el reposabrazos en su posición substancialmente vertical.

DESCRIPCIÓN DE UNA REALIZACIÓN PREFERIDA

30

Tal como se puede apreciar en las figuras, la butaca de la presente invención comprende un asiento 1, donde se sienta el usuario de la butaca, un respaldo 2, que preferentemente está articulado al asiento, de manera
35 que puede adquirir la posición representada en las figura 1

y 2 o una posición inclinada hacia atrás, y unos reposabrazos 3 abatibles, uno a cada lado del asiento 1.

Estos reposabrazos 3 son abatibles entre una posición substancialmente horizontal (figuras 1 y 4) y una
5 posición substancialmente vertical (figuras 2 y 5).

Según la invención, el reposabrazos 3 describe una trayectoria curvada dirigida hacia abajo cuando el reposabrazos 3 pasa de su posición substancialmente horizontal a su posición substancialmente vertical, tal
10 como puede apreciarse mejor en las figuras 4 y 5.

El reposabrazos 3 de la butaca de la presente invención tiene un perfil curvado y se desliza a lo largo de una guía 4 situada en un lateral del asiento 1.

Tal como se puede apreciar en la figura 2, el
15 reposabrazos 3, cuando está en su posición vertical, queda en su mayor parte por debajo del nivel superior del asiento 1, y no sobresale frontalmente del respaldo.

Además, tal como se aprecia en la figura 3, el reposabrazos 3 queda situado en una cavidad 5 prevista en
20 los laterales del respaldo 2.

De esta manera, cuando está en su posición vertical, el reposabrazos 3 no molesta al usuario de la butaca, ya que queda alojado en una posición que no sobresale de la estructura de la butaca. Por lo tanto,
25 permite aprovechar completamente la anchura máxima permitida para el asiento.

Cuando se colocan dos butacas de la presente invención una junto a la otra (figura 3), el reposabrazos 3 entre ambas butacas tiene ventajosamente una anchura que es
30 el doble de la anchura de los otros reposabrazos, a diferencia de las butacas conocidas actualmente.

A pesar de que se ha hecho referencia a una realización concreta de la invención, es evidente para un experto en la materia que la butaca descrita es susceptible
35 de numerosas variaciones y modificaciones, y que todos los

detalles mencionados pueden ser substituidos por otros técnicamente equivalentes, sin apartarse del ámbito de protección definido por las reivindicaciones adjuntas.

...

...

...

...

R E I V I N D I C A C I O N E S

1. Butaca para vehículos de transporte público, que comprende un asiento (1) donde el usuario de la butaca se sienta y por lo menos un reposabrazos (3) abatible entre una posición substancialmente horizontal y una posición substancialmente vertical, caracterizada por el hecho de que dicho por lo menos un reposabrazos (3) describe una trayectoria dirigida hacia abajo en su movimiento desde su posición substancialmente horizontal a su posición substancialmente vertical.

2. Butaca según la reivindicación 1, caracterizada por el hecho de que dicha trayectoria que describe dicho por lo menos un reposabrazos (3) es una trayectoria curva.

3. Butaca según la reivindicación 1 ó 2, caracterizada por el hecho de que dicho por lo menos un reposabrazos (3) tiene una configuración curvada.

4. Butaca según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada por el hecho de que dicho por lo menos un reposabrazos (3) se desliza a lo largo de una guía (4).

5. Butaca según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, que también comprende un respaldo (2), caracterizada por el hecho de que dicho por lo menos un reposabrazos (3), en su posición substancialmente vertical, no sobresale frontalmente de dicho respaldo (2).

FIG. 1

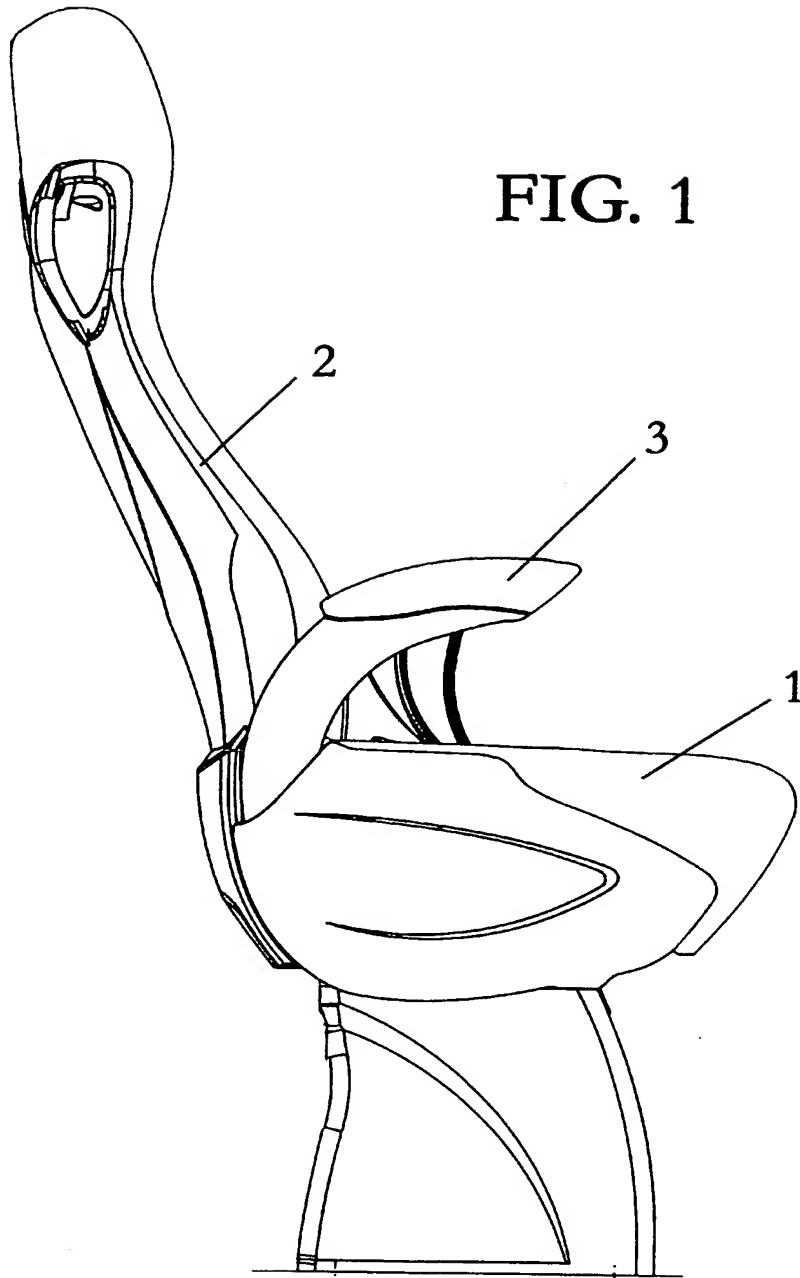


FIG. 2